Transport de **bois** sur le **Rhône** et la **Saône**

ADEME
Agence de l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Energie

Les enjeux économiques et environnementaux du transport de bois

Le transport de bois, essentiellement effectué par route (94% des volumes), est un élément important du coût "rendu usine" du produit (15% à 40%).
Par ailleurs, le nombre de poids-lourds ne cesse de progresser sur les routes de France (+ 5% t.km/an). La lourde responsabilité du transport routier de marchandises dans les émissions de polluants atmosphériques et le réchauffement climatique est avérée (11% des émissions de dioxyde de carbone en France).

Dans ce contexte, les professionnels sont à la recherche d'alternatives au tout routier. La voie d'eau en est une. Elle offre des gains d'efficacité et de coût et participe à l'effort de réduction des gaz à effet de serre, de la pollution atmosphérique et sonore.

Les possibilités offertes par le transport par le fleuve donnent également l'occasion aux entreprises de réaliser un nécessaire travail d'optimisation et de massification des flux de transport de bois.

Les atouts du transport fluvial

Dans un contexte de plus en plus favorable aux modes de transports alternatifs à la route, les transports fluvial et fluvio-maritime connaissent un net regain d'activité ces dernières années sur le bassin Rhône-Saône.

Avec ses voies à grand gabarit, le bassin Rhône-Saône offre une desserte interrégionale fluviale et un accès aux pays du pourtour méditerranéen en fluvio-maritime. La massification (bateaux de 250 à 2 000 tonnes, voire plus) et la proximité du fleuve (pré ou post acheminements inférieurs à 50 km) permettent une optimisation des coûts de transport.

Le fleuve est, de plus, un mode de transport :
- disposant de réserves de capacité importantes et d'un réseau non saturé,
- souple, adapté à l'intermodalité (rail, route, mer),
- fiable, offrant une réelle garantie des délais d'acheminement,
- sécurisant pour les riverains et les marchandises transportées,
- respectueux de l'environnement et économe en l'énergie.

Le transport fluvial est donc une alternative efficace pour le transport de bois.

Transport fluvial, mode d'emploi

Le transport fluvial s'inscrit dans une chaîne de transport comportant plusieurs maillons :
- le pré et post acheminement routier,
- le stockage au port ou à quai,
- le passage à quai,
- la manutention portuaire,
- le transport fluvial.

Chacune de ces étapes peut être traitée par un acteur spécifique.

Deux options s'offrent alors au chargeur :
- soit il soustraite l'opération à un commissionnaire de transport. Ce dernier assure ainsi une prestation de « porte à porte » performante en organisant et négociant l'ensemble de la chaîne de transport pour le compte de son client,
- soit il décide d'organiser lui-même une partie ou l'ensemble de la chaîne de transport en coordonnant les différentes étapes.

Les avantages du transport fluvial en **3 exemples**

Port de Valence

(Entretien avec Madame PULCHÉRIE, Directrice du Port de Valence)

Quelles sont les prestations offertes par le port de Valence pour le transport du bois ?

La CCI a créé un complexe de séchage et d'exportation pour les bois d'emballage et de calage (caisses, palettes, …). Notre système unique en France, nous permet de produire un certificat de traçabilité phytosanitaire, agréé par les Ministères. Le Port propose également des prestations annexes de qualité avec la mise à disposition des entreprises d'équipements adaptés (accessoires et grappin hydraulique), stockage de bois sur une plateforme multimodale (fer, route et fleuve), et un dédouanement effectué directement sur la zone portuaire (statut d'entrepôt sous douanes et de MADT).

Quelles sont vos expériences en transport de bois ?

Depuis 1999, la CCI a réalisé en moyenne sur 5 ans 15 500 T de chargement (bois de mine, grumes, bois sciés) à destination du Maghreb en fluvio-maritime.

Quels services proposez-vous pour répondre à la demande du marché ?

Une massification des flux, la régularité des envois, la mise en place de stocks tampons, l'identification claire et objective de chacun des intervenants de la chaîne logistique fluviale, sont nos facteurs clés de réussite. L'équipe portuaire de Valence se tient prête à recevoir toute prestation de transport de bois sur le fleuve grâce à l'existence d'une offre solide garantie par un respect des engagements de part et d'autre.

Port de Villefranche

(Entretien avec Monsieur PERROD Directeur du Port de Villefranche)

Quelles sont les prestations offertes par le port de Villefranche pour le transport du bois ?

Spécialisé dans le vrac, le Port de Villefranche offre, grâce à la polyvalence de ses équipements (capacités de stockage, moyens de manutention adaptés…) et une équipe motivée et disponible, une large gamme de services qui répondent parfaitement aux attentes des professionnels du bois.

Quelles sont vos expériences en transport de bois ?

Nous avons transporté des bois déchiquetés, des palettes, des bois de mines. En 2004, le port a effectué un chargement de 600 m^3 de fardeaux sur fluvio-maritime à destination de l'Algérie pour le compte d'une société basée dans l'Ain.

Quels services proposez-vous pour répondre à la demande du marché ?

Le port concentre ses efforts sur le développement et la valorisation des prestations annexes au transport de bois (stockage, manutention…). Le succès du mode fluvial sur le marché du bois passera avant tout par un gain de temps et une bonne coordination de chaque acteur de la chaîne logistique. L'optimisation du chargement des bateaux est aujourd'hui indispensable. La massification des flux, la mise en place de stocks tampons et une capacité de stockage suffisante sont les gages de réussite.

Le transport fluvial de bois rond en Allemagne

Le transport fluvial de bois d'industrie a depuis longtemps fait ses preuves en Allemagne. En effet, les grands sites de transformation autrichiens et tchèques acheminent depuis l'Allemagne le bois nécessaire à leur production de pâte à papier, via l'Elbe et le Main Danube.
Ces logistiques fluviales s'appuient sur un réseau de ports à bois, efficaces, souples et sur des modes opératoires simples.

La chaîne de transport, compatible avec le suivi de l'origine des bois, intègre l'enlèvement des bois, le transport par camion, l'auto-déchargement, la constitution du stock le long du quai, la séparation physique des lots et la mise à disposition des moyens de pesage et de manutention. Son efficacité repose sur l'anticipation, la programmation et la coordination.
Le réseau Rhône-Saône possède, lui aussi, le potentiel pour organiser des transports similaires.

L'offre portuaire de l'axe Rhône-Saône

- Voies à grand gabarit
- Voies freycinet à petit et moyen gabarit
- Voies non navigables
- Ports
- Quais publics
- Villes repères

Crédit photos : AFOCEL, VNF, Port de Villefranche, Port d'Arles
Naturrine RCS LYON B 389

ADEME
Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
www.ademe.fr

RhôneAlpes Région
www.cr-rhone-alpes.fr

vnf voies navigables de France
www.vnf.fr

Compagnie Nationale du Rhône L'ÉNERGIE À L'ÉTAT PUR
www.cnr.tm.fr

FIBRA Fédération forêt bois Rhône-Alpes
www.fibra.net